Canadian Coast Guard
www.ccg-gcc.gc.ca

ECHO

WINTER 2010

2 **Deputy Commissioner's Corner**
In this issue, Deputy Commissioner René Grenier provides details on some of the major events expected to occur in 2010. He also speaks to our recent success in Maritime Security and how these advancements are helping to support the high level of security for the 2010 Olympic and Paralympic Games in Vancouver.

3 **Who Does What?**
We continue to highlight the great work of our people, our programs, our sectors and our regions with a focus on Integrated Business Management Services, Integrated Technical Services and Major Crown Projects.

9 **The Minister visits the Québec Region**
The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, was on hand in Québec Region for the christening ceremony of the CCGS *Mamilossa* last summer at the Coast Guard base in Trois-Rivières.

Our Regions

Ship of dreams
If you build it, she will come!

Coast Guard enthusiast, Kevin Caslor, poses with his model created in the likeness of the CCGS *Amundsen* from the ship's own plans and drawings.

For those of you who always enjoyed building model boats, cars or trucks in your youth, at one point in time you no doubt wished you could feel, touch and experience the real thing. For Kevin Caslor, that actually came true!

continued on page 8

Deputy Commissioner's Corner

The start of the New Year is a natural time for us to look forward and anticipate the challenges and opportunities ahead. 2010 will be an exciting year for the Canadian Coast Guard (CCG), and throughout the year, I will take the opportunity to highlight and provide an update to you on events of interest in the Deputy Commissioner's Corner of *Echo*.

Early in 2010, two events will see Canada and the Coast Guard squarely in the international spotlight. In February and March, while Canadians and the world focus on sporting events of the 2010 Olympic and Paralympic Games in Vancouver, Coast Guard is operating behind the scenes with our security and intelligence partners to ensure the safety and security of the Games. Pacific Region staff and vessels are providing on-water support and expertise, and our vessel tracking sensors, such as radar, the *Long Range Identification and Tracking* (LRIT) system and *Automatic Identification System* are being used by our security partners to provide greater maritime domain awareness around Olympic venues and Canada's coasts. Coast Guard personnel are also co-located in the *Royal Canadian Mounted Police-led Olympic Marine Operations Centre* (OMOC) to ensure continuous communication and liaison with on-the-water operations. In Headquarters (HQ), CCG and Fisheries and Oceans Canada have created the 24/7 *Fisheries and Oceans' Coordinated Olympic Support Centre* (FOCOS) to support information flow between the region and senior management.

In March, and again in September, it will be Canada's turn to host the North Pacific Coast Guard Forum. Once again, the Pacific Region and CCG Public Affairs and International Relations in HQ have been diligently organizing this event, which welcomes representatives from the United States, Russia, South Korea, China and Japan to discuss coast guard issues of common interest to our organizations. This Forum provides a unique opportunity for our six nations to work together to ensure a safe and secure North Pacific Ocean.

These are just two examples in a long list of events and initiatives expected to occur this year; 2010 will also be filled with opportunities for Coast Guard to display our commitment to serving Canada and Canadians. One of these opportunities is the establishment of the LRIT system.

As reported in the last edition of *Echo*, an Arctic trial of the LRIT system on board CCG icebreakers was undertaken during the Arctic operational period. The results of this trial were excellent – we effectively tracked our icebreakers to 85 degrees latitude north, proving LRIT to be a viable Arctic vessel tracking tool. LRIT will no doubt be a vital system in ensuring the safety and security of Canada's three coasts.

I look forward to updating you on other interesting events and projects in future editions of *Echo*.

Echo

Echo is available on CCG's intranet site at: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_e.htm

Editors
Cathy Barratt, Martin Beaupré

Published by:
Integrated Business Management Services
Canadian Coast Guard
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Contributors:
Sandra Cunningham
Rob Graham
Phillip Jennex
Geneviève Laflamme
Carol Launderville
John A MacIntyre
Charles Maginley
John Redican
David Tinley
Abe VanOeveren

This edition of *Echo* is also available on our intranet site...

Who Does What?

IBMS – The glue that binds

By Catherine Barratt

As with any large organization, there is often one business line more challenging to describe than others. In the case of the Coast Guard, that would definitely be Integrated Business Management Services – or IBMS.

As a Special Operating Agency under DFO, the Coast Guard receives a range of corporate services from the department. While some of these services meet the Agency's needs, not all of them do. That gap is filled by IBMS.

The Directorate delivers services beyond those provided by DFO. Indeed, a close reading of its title hints at its role: *integrated* advice on business management processes and practices.

While each of Coast Guard's other sectors (Fleet, Maritime Services, Integrated Technical Services, and Major Crown Projects) operates independently, some Agency initiatives call for a cohesive effort by more than one sector. On these occasions, IBMS builds the horizontal bridges that integrate and harmonize those contributions.

The Directorate delivers a range of corporate services – at both the national and regional level. Unlike Coast Guard's other business lines, where the mandate calls for staff that deliver a program to have a deep understanding of it, working in IBMS calls for a broad – though not necessarily profound – understanding of the whole of the Agency's business and how each piece fits together, as well as government priorities and industry trends. This is a fundamental requirement if IBMS is to be an effective contributor to the Agency's business goals.

And therein lies the challenge. "One of the most difficult things about working in IBMS is trying to remain current on department and government priorities," says David Tinley, the Senior Policy Advisor with the Directorate's Strategic Business Management (SBM) division. "Expecting the unexpected while trying to nationalize and standardize the information gathered from all sectors of Coast Guard is often very challenging." The type of work the Directorate does spans a wide array of disciplines:

- Strategic analysis,
- strategic, parliamentary and business planning and reporting,
- a secretariat function at advisory boards,
- budget allocation and financial monitoring,
- the secretariat role for the Investment Management Board,
- human resource planning,
- workforce development,
- information and web management,
- strategic internal communications,
- corporate publications,
- integrated international activities (including event planning), and
- international visitor protocol and management.

Scott Biggin (left) and Jamie Robertson (right) from the Workforce Development and Information Strategies group of IBMS, review Coast Guard's Strategic Human Resources Plan, which represents a major deliverable of the directorate.

In this issue

Deputy Commissioner's Corner 2

Who Does What? 3

Featured Photos 6

Our Regions 7

A Look at Integrated Technical Services

By Geneviève Laflamme

At one point or another, most of us have performed maintenance on our possessions, whether a house, a motor vehicle, a bicycle or other such equipment. Ever wonder who takes care of those things in the Canadian Coast Guard? Say hello to the professionals from Integrated Technical Services.

The Integrated Technical Services (ITS) Directorate consists of a national team of professionals committed to delivering quality technical solutions. It includes trades people, technicians, technologists, electricians, engineers, managers and support staff from Headquarters and all five regions of the Canadian Coast Guard (CCG).

Accounting for the $5 billion worth of CCG's managed physical assets, ITS is involved in the maintenance of our fleet of vessels, a multitude of small craft and Coast Guard vehicles, land-based communication sites including towers and radio equipment, navigation systems like the Differential Global Positioning System (DGPS), beacons and buoys, radar and other surveillance systems, as well as a variety of software applications and computer systems.

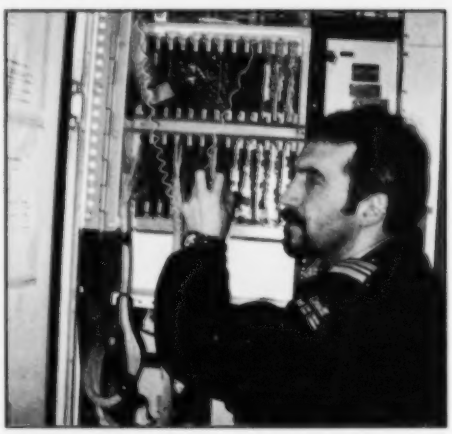
ITS applies a life cycle management approach which uses four phases – conception, acquisition, in-service and disposal – and through the development of operational plans, processes and procedures needed to deliver the engineering, technical and logistic services provided by their personnel. The Agency relies on the many ITS professionals, who are experts in their respective fields, to make sure our equipment works so that the Coast Guard can deliver its programs and services.

Abe VanOeveren, Outside Plant Specialist with ITS, Pacific Region, is one such professional. "For my entire 30-year career with the Coast Guard, I have been a rigger. In that capacity, I supervise the installation and maintenance of masts, towers and antenna systems at the Pacific Region's staffed lightstations, microwave, Very High Frequency (VHF) communication sites and a variety of other systems and equipment both on land and on board our vessels," said Abe.

As an integral function within Coast Guard, ITS is not without its own set of challenges. Keeping track of emerging technology in constant evolution is always difficult to do.

Like many other Coast Guard employees, staff in ITS are also at the mercy of weather. Seen here, Outside Plant Specialist Jesse Lawson from Pacific Region installs a 900 MHz grid pack antenna on a snowy and windy winter's day.

In addition, much like our seagoing personnel, ITS employees are also at the mercy of climate and terrain. "Some often underestimate the physical and mental toll put on our employees by the harsh climate and the rugged coastline," says Abe. "It takes a long time to gain the moral and physical fortitude necessary to do a job successfully."



ITS professionals also work on our ships. Seen here, Terry Hunt, Electrical Officer from Newfoundland and Labrador Region troubleshoots a glitch in the electrical system of one of our vessels.

Major Crown Projects – Shipbuilding makes a comeback at the Coast Guard!

By Geneviève Laflamme

"The Coast Guard hasn't built large ships in more than 20 years," says Rob Graham, Project Manager for Mid-shore Patrol Vessels with the Major Crown Projects (MCP) Directorate. "These are exciting times for the Agency, and MCP is squarely at the centre of it."

Rob is referring to the creation of the directorate that is responsible for managing many of the shipbuilding projects the federal government has approved in recent years. A major crown project is one that exceeds $100 million and that Treasury Board considers a high risk. Because so many of the new vessels fit these distinctions and with so much public money at stake, the creation of a branch focussed solely on their delivery was considered important.

The main goal of MCP is to oversee the conceptual design, construction and delivery of the larger vessels in the Coast Guard's multi-year Fleet Renewal Plan. Currently, MCP is working on the acquisition of our Mid-shore Patrol Vessels, Offshore Fishery Science Vessels, Offshore Oceanographic Science Vessels, our 47-foot Search and Rescue Motor Lifeboats and the Polar Icebreaker.

Although MCP does not have a regional component, staff in Headquarters work very closely with personnel in the regions – where the vessels will actually operate. "In order to build a ship, you need to involve various people," says Rob. "You need the input of Fleet because they are the ones that are going to be driving them, and you need to involve Integrated Technical Services because their folks will be maintaining them," he says. MCP also considers contributions from clients like the Royal Canadian Mounted Police and Fisheries and Oceans Canada, and others like Public Works and Government Services Canada and shipyards to ensure a quality product.

The ships being built are expected to serve for some 30 years, so every decision counts. "I'm very mindful of the fact that the decisions we make today from the comfort of our landlocked Headquarters offices will have a long-lasting and direct influence on the work of deckhands in some pretty harsh conditions," says Rob. "This is the time to get it right, because these vessels will be part of our fleet for many years; it's important that they meet our needs."

As with any job in the Coast Guard, MCP's work presents its own set of challenges, a major one being the extensive paperwork, bureaucracy and lengthy process that comes with building a new ship.

But as John Redican, Project Manager for the Offshore Oceanographic Science Vessel project puts it, "It is important to know and to surround oneself with good people motivated by this type of work. I have been blessed in my career to work with this very class of people."

Project Engineer Chris Regan (right) from MCP, seen here with a crew member of the CCGS *Louis S. St-Laurent*, performs routine maintenance at sea while becoming familiar with the challenges of shipboard personnel.

Featured Photos

Canadian Coast Guard College a big hit at Atlantic Burn Camp

Colleagues from the Canadian Coast Guard College (CCGC) attend the last day of the Atlantic Burn Camp on Cape Breton Island last summer. Each year, the camp accepts burn injured children ages 6 to 17 from Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. The CCGS *Cape Percé* and her crew - Wade Hawkins, David Salt, David Blythe and Phillip Jennex - were on hand to provide a tour of the boat as well as a trip to Seal Island Bridge. Each camper was given an opportunity to briefly take the helm. At a lunch reception afterwards, the crew of the *Cape Percé* were thanked to thunderous applause by the entire camp. "It was quite humbling," Philip Jennex said. "We were treated as if we were very special when, in reality, it was the campers and camp volunteers who were truly exceptional and deserving of recognition. Meeting these young people was a humbling experience for all of us." From left to right: campers Kyle Hynes, Brandon Bixby and Patrick Young with CCGC's Phillip Jennex.
Photo by Richard Foote, Cape Breton Regional Municipality

The Navy Centennial Bell

Sparks fly as a special ship's bell is cast at the Navy's shore engineering establishment at Esquimalt, BC on September 30th, 2009. The Centennial Bell will be presented to the people of Canada on Parliament Hill in Ottawa on May 4th, 2010 as part of the Navy's 100th anniversary celebrations. In recognition of the role played by civilian government ships requisitioned by the Navy during two world wars, the Coast Guard will be involved. Look for details in the Summer issue of *Echo*.

CCG escorts the Olympic torch in Kingston

Kingston Ontario - Captain Wade Buell and his crew aboard CCGS *Cape Hearne* provide a safety escort for the Olympic torch on December 15th. The torchbearer, Tim Irwin, who competed for Canada in the 1968 Olympics, carries the torch aboard a sail boat. The Coast Guard and torchbearer were greeted by a large crowd of excited Olympic enthusiasts, friends, family and fellow sailors.

This edition of *Echo* is also available on our intranet site...

Our Regions

CCG set to host the North Pacific Coast Guard Forum

By Josee Landry

The marine exercise - *Pacific Unity* - took place in Port Angeles, Washington last summer. Its goal was to demonstrate the ability of members to work together to respond to a major natural disaster. Both the CCGS *Provo Wallis* **and CCGS** *Siyay* **participated in this international endeavour.**

NPCGF – What is it?
The North Pacific Coast Guard Forum (NPCGF) was established in 2000 by the Coast Guards of Japan, Korea, Russia, and the United States as a means of fostering multilateral cooperation by sharing information and establishing best practices in the North Pacific Ocean. Canada and China subsequently joined NPCGF, with Canadian Coast Guard leading a multi-departmental team that includes representatives of Fisheries and Oceans Canada, the Royal Canadian Mounted Police and Transport Canada.

NPCGF areas of focus include:
- maritime security;
- maritime domain awareness;
- illegal drug trafficking;
- illegal migration;
- fisheries enforcement; and,
- combined operations.

Members' coordinated efforts are aimed at keeping the North Pacific safe and navigable, enabling the maritime community to share a peaceful, accessible, and clean marine environment. Further, the Forum's members protect the region's fishery through enforcement activities and monitoring illegal, unregulated and unreported fishing operations.

NPCGF Meetings
Forum members meet twice a year. Working groups, comprised of experts from each member country, meet every March to develop operations, plans and multilateral initiatives. The September Summit allows organization heads and experts to discuss and approve proposals emerging from the Experts Meeting.

NPCGF Accomplishments
Since its inception ten years ago, the NPCGF has achieved a number of practical successes, including:
- tabletop and on-water exercises responding to disaster assistance, search and rescue, marine security boarding, and illegal fishing scenarios;
- patrols to combat illegal fishing;
- developing common communication protocols for dealing with "vessels of special interest;"
- creating an information exchange system; and
- exchanging information on illegal drug and migrant activities.

NPCGF 2010
Responsibility to host meetings rotates annually. Canada is hosting the Experts Meeting in Victoria from March 22 to 26, and the Summit in Vancouver from September 13 to 17.

The members of the Coast Guard-led Team Canada will promote and showcase Canada, British Columbia, and the Canadian Coast Guard to international members of the maritime community.

Regionally based coast guard forums such as the NPCGF are emerging around the globe – a testament to the growing understanding that we all have a stake in a safe, secure and sustainable marine environment, and that our collective efforts to maintaining it are effective.

Ship of dreams
If you build it, she will come!

By Marty Beaupré

continued from page 1

This Vancouverite has been a huge fan of the CCGS *Amundsen* for years and has been following her exploits closely. He knows the vessel's history, dimensions, the equipment she has on board, all there is to know about the ship. In fact, Kevin has such a passion for the *Amundsen* that he created a scale model of the vessel. And yes, his model is seaworthy, complete with a motor and rudder, and actually breaks ice equivalent to 87 cm, based on the size of the model.

"Kevin's passion for the CCGS *Amundsen* is truly amazing!" says Sandra Cunningham, Fleet Management Analyst with Fleet Headquarters. "I actually thought I was dealing with a retired Coastie when email exchanges began. It was only a year later that I realized I was speaking with a high school student!"

Sandra has been Kevin's Coast Guard contact for almost two years. Originally, Kevin contacted the Agency to get the *Amundsen*'s specs and plans that would help in the construction of his model. Little did he know that Sandra had bigger plans for him.

Last summer, Kevin contacted Sandra to advise her that he found out the *Amundsen* was scheduled to arrive in Victoria, B.C. and that he was planning to go for a visit to see the ship arrive. "Knowing this," said Sandra, "I decided to see if it would be possible to arrange a personal visit for Kevin and possibly get him on board for a tour. I didn't know if it would work out, but Kevin had such passion for the *Amundsen*, I just had to try! And thanks to a number of folks from Headquarters, Quebec Region, and Pacific Region, we were able to arrange Kevin's visit."

It was Canada Day. Kevin dragged his parents out of the hotel room at 4:00 a.m. to catch the *Amundsen* as she arrived "with a giant smoke plume to boot!" said Kevin. "It was quite something to see her in person after working off of pictures and diagrams for so long."

While in the care of Greg Locke, Superintendent, Operational Business, Pacific Region and Captain Stéphane Julien, Commanding Officer, CCGS *Amundsen*, Kevin was treated to a tour of the base and of the vessel. "I was thrilled to have the opportunity to get alongside the *Amundsen*, much less get on board!" said Kevin. "When we visited the bridge, I almost had to pinch myself. Captain Julien took the time to give me a thorough tour of the vessel, during which I don't think 30 seconds passed without my camera shutter clicking!" he said.

"The visit to the Victoria Base and the *Amundsen* was amazing – I am so grateful to you for arranging this for me!" Kevin said in an email. "I can't thank you enough for arranging such a cool experience for me and helping me obtain permission to go on board. Thank you!"

Captain Stéphane Julien (left) and Greg Locke (right) accompany Kevin (centre) during his visit on board the CCGS *Amundsen*.

Minister visits the Québec Region

By Stéphanie Lapointe

The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans, proudly inaugurated the CCGS *Mamilossa*, Canadian Coast Guard's new aircushion vehicle (ACV), during a ceremony on July 30, 2009 at the base in Trois-Rivières.

The event took place under a brilliant sun with over 100 guests in attendance. The blessing of the hovercraft included a traditional Abenaki purification ceremony. The guests also had an opportunity to board the ACV for a short ride on the St. Lawrence River.

CCGS *Mamilossa*'s sponsor, Ms. Claudette Petitpas, said she was deeply honoured to officially dedicate the hovercraft and break the traditional bottle of champagne. Ms. Petitpas has been a volunteer with the Canadian Coast Guard Auxiliary for over 30 years and contributes her time to the Canadian Power and Sail Squadrons.

The CCGS *Mamilossa* is a heavy, powerful amphibious vehicle that will be used to clear ice jams from rivers and areas difficult to reach with conventional icebreakers.

In addition to playing an essential role in flood prevention, it will be used as a buoy tender and will participate regularly in search and rescue operations and environmental interventions. Based in Trois-Rivières, the *Mamilossa* can be deployed quickly to any area in Québec served by the Canadian Coast Guard.

For the Hovercraft's technical specifications, visit: http://www.marinfo.gc.ca/en/flotte/mamilossa.asp

Back row, left to right: René Grenier, Deputy Commissioner, Marc Demonceaux, Assistant Commissioner, Québec Region, Luc Lavoie, Commander, Trois-Rivières Hovercraft Base. Front row, left to right: Claudette Petitpas, *Mamilossa* **Sponsor, The Honourable Gail Shea, Minister of Fisheries and Oceans and George Da Pont, Commissioner.**

CCG enhances environmental protection in Canada's north

By Carol Launderville

The containers are massive – 59 of them, weighing up to 4,500 kilograms each. And so is the task at hand for Coast Guard's Environmental Response (ER) team in Central and Arctic (C&A) Region: to supply remote communities across the Canadian North with the marine pollution control equipment needed should an oil spill occur. Rising oil, gas and mineral activity in the North, along with increasing vessel traffic, all make the Coast Guard's ER Strategy more important than ever.

More activity means more potential risk and the stakes may be higher in the Arctic than anywhere else in the world. "Historically, the transfer of fuel poses the highest probability of an incident, while a catastrophic sinking - although less likely – could lead to significantly greater impacts," said Larry Trigatti, Superintendent of the ER program in the C&A Region.

In 2007, as part of Canada's new National Water Strategy, the federal government announced five-year funding for various initiatives to protect fragile marine environments, counter pollution and strengthen preventive measures. The Canadian Coast Guard was tasked to identify high-risk areas in the Arctic and purchase appropriate equipment and response systems to ensure we are properly prepared to respond to any oil spill.

Environmental Response personnel at the Prescott staging area for the Arctic Community Packs. From left to right, Heinz Stucke, Tom Wert, Mark Jones, and Darren Dobson.

"Our region's ER response team has identified high probability areas in the Arctic where oil spills are most likely to occur, " said Garry Linsey, Director of Maritime Services in C&A Region. "As part of ongoing area planning, our ER personnel, in concert with local knowledge and expert agencies like Environment Canada, have been identifying not only high probability areas but local resources at risk as well. This generates a more tailored approach to spills response for the lower volume but higher probability events."

From Tuktoyaktuk to Iqaluit and Resolute to Churchill, two dozen communities will receive Arctic Community Packs. The 59 steel (and polar-bear proof) containers are each packed with specific pollution control measures tailored to the needs of each community. They are a vast improvement over the old generically applied spill kits which numbered only ten. Ordering and assembly of the contents (over 48 per container) – 1,000 feet of boom and accessories, shore and beach flush kits, small vessels and outboard motors and trailers to name but a few – was handled by ER personnel at the Coast Guard's Prescott base. The next major step is to deliver the containers across the Arctic. This will be done by air and sealift. While these packs address the local conditions, Coast Guard remains committed to ensuring that a larger scale capacity exists. Planning is under way for the next major exercise and training for a spill response in Arctic waters.

The ER program will lead a sub-component of the Department of National Defence *Operation Nanook*, which will take place in and around Resolute, Nunavut in August.

Concerned fisherman and the CCG help save a member of a critically endangered species

By Marty Beaupré

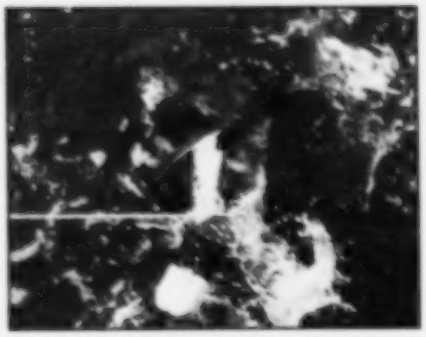
It was a typical October day in Port Hood, Nova Scotia. John MacIntyre, Fishery Officer with the Gulf Region, was at his desk when he received a call from Mr. Chris Basker of Inverness, with an interesting story to tell.

Mr. Basker, a local contractor and recreational fisherman, noticed two buoys not far from shore that would at times disappear below the surface of the water. He went on to say that these buoys were only noticed over the past few days after some high winds had swept through the area. Mr. Basker stated that it might not be anything important but thought that perhaps something was caught in the gear of the buoys and he wanted to report it just in case. John thanked Mr. Basker and assured him he would look into the matter.

Knowing that the CCGS *Pointe Caveau* was in the Port Hood area, John contacted the vessel and asked them to respond. Approximately one hour later, the *Pointe Caveau* made its way off the coast of Inverness while John and the concerned Mr. Basker were on shore in sight of the buoys. *Pointe Caveau*'s Captain Bill Hardy soon reported that a leatherback turtle was in fact entangled in the buoy lines.

The leatherback is the largest of all living sea turtles. It can easily be differentiated from other modern sea turtles by its lack of a bony shell; instead, its carapace is covered by a leathery skin. Adults reach the average length of one to two metres and weigh anywhere from 200 to 700 kilograms. Despite their impressive size, these turtles have an extremely high risk of becoming extinct – there are 115,000 left based on estimates which date back to 1980

Seen here, the leatherback turtle swimming while caught in the rigging of nearby buoys.



The turtle suffered no ill effects from its ordeal, save some chafing on its back caused by the rope.

Oddly enough, the leatherback turtle never developed the ability to swim backwards, which poses some difficulty when they encounter fishing nets and lines in the ocean, making escape a near impossibility.

Luckily for this turtle, it was freed by Bill and his crew, Sandy Dupont and Dave Saulnier who took great care to cut the tangled lines without injuring the animal. Once the lines were cut, the turtle swam away with no apparent injury.

Thanks to the dedicated crew of the CCGC *Pointe Caveau*, John, and a concerned fisherman, one member of a species on the critically endangered species list has been saved. For them, every one counts.

"Little Lion" born on the CCGS *Cape Edensaw*

By Marty Beaupré

In late October, Uwe Schiek and Nalia Barkman were in their home on Lasqueti Island, which lies in the Georgia Strait off the coast of Vancouver Island, anxiously awaiting the arrival of their son. The big day was still more than a week away, but the parents planned to travel to the hospital in Parksville before the baby was due.

As luck would have it, just when no ferry was available for the next two days, Ms. Barkman went into labour. It was past midnight and the couple had no choice but to contact the Coast Guard for help. The CCGS *Cape Edensaw* was dispatched to Lasqueti Island to take the anxious couple to the hospital. The baby, as it turns out, had other plans, and wanted to make its entrance to the world ahead of schedule.

Thankfully, the mother-to-be was in the good hands of the ship's crew who supported her throughout the voyage and when the vessel arrived at the French Creek station, until the couple's midwife, Ms. Zoe Cope, came on the scene to supervise the birth on board. The crew of the *Cape Edensaw* then assisted the midwife, boiled water and provided towels. In the end, Ms. Barkman gave birth to healthy five-and-a-half-pound baby boy.

"It went very smoothly." Ms. Barkman said. "It was a fast labour, which was a blessing." She went on to say that she was grateful their midwife was able to meet them as soon as they docked. "She was certainly in the right place at the right time," she said.

The couple had already picked a first name, Ari which means 'little lion' in Hebrew, but had decided to wait to see their son before picking any middle names. Given the circumstances of their son's birth, the proud parents decided to name their son Ari Edan Shaw Schiek, after the place of his birth. Mr. Schiek had researched the vessel's namesake, *Cape Edensaw*, which was named after Charles Edenshaw (also spelled Edensaw), a First Nation chief and artist who was born in Skidegate, Queen Charlotte Islands, B.C. Edensaw is perhaps best known for his many wood carvings and other commissioned works as an artist which are now in many of the area's museums. "I like that it honours the Coast Guard," Ms. Barkman said. "I'm very thankful they did such a good job."

Shortly after the birth, the Schiek family visited the French Creek station to properly thank and introduce their son to the crew of the *Cape Edensaw*.

The crew are now looking into inscribing Ari's name on the ship's bell, which is a nautical tradition when a baby is born on board a vessel. "I think it's quite an honour to have them name their little guy after one of our boats," said Cam Murray, Officer-in-Charge of the station near Parksville. "It was great to see the baby. He's a nice little guy."

The family met up with the crew to say thank you. The crew left to right is: Cam Murray, Rhys Clark, Ray Lapinski, Morgan Hughes.
On the dock, left to right: Paramedic Angie Trice, father Uwe Schiek, mother Nalia Barkman, Ari Edan Shaw Schiek and the midwife Zoe Cope.
Photo by Gordon LaFleur, Family Photo, c/o Victoria Times

Garde côtière canadienne
www.ccg-gcc.gc.ca

ÉCHO

HIVER 2010

2 **Coin du sous-commissaire**
Dans ce numéro, le sous-commissaire René Grenier nous présente les détails de certains des principaux événements auxquels nous prévoyons assister cette année. Il nous parle également des succès que nous avons récemment remportés dans le domaine de la sécurité maritime, ainsi que de la façon dont ces avancées contribuent à favoriser le niveau élevé de sécurité au cours des jeux olympiques et paralympiques de Vancouver 2010.

3 **Qui fait quoi?**
Nous continuons d'accentuer le travail formidable de nos employés, nos programmes, nos secteurs et nos régions en nous attardant principalement sur les Services de gestion intégrée des affaires, les Services techniques intégrés ainsi que les Grands projets de l'État.

9 **La Ministre en visite dans la région du Québec**
L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, était présente dans la région du Québec pour la cérémonie de baptême du NGCC *Mamilossa*, qui s'est déroulée l'été passé à la base de la Garde côtière de Trois-Rivières.

Nos régions

Un navire de rêve!
Construisez-le et vous le verrez de vos yeux!

Fervent admirateur de la Garde côtière, Kevin Caslor présente sa maquette du NGCC *Amundsen* qu'il a lui-même construite en consultant les plans et dessins techniques du navire.

Si votre passe-temps de jeunesse a toujours été de construire des modèles réduits de bateaux, de voitures ou de camions, vous avez sûrement souhaité, à un moment ou à un autre, de pouvoir sentir, toucher et expérimenter le modèle dans sa taille réelle. Pour Kevin Caslor, ce rêve est devenu réalité!

suite à la page 8

Le coin du sous-commissaire

Le début de la nouvelle année est tout naturellement le moment de regarder de l'avant et d'anticiper les difficultés et les possibilités à venir. L'année 2010 promet d'être une année passionnante pour la Garde côtière canadienne (GCC). Tout au long de l'année, je profiterai de l'occasion pour vous tenir informés des événements dignes d'intérêt dans Le coin du sous-commissaire d'*Écho*.

Depuis le début de 2010, deux événements mettent complètement le Canada et la Garde côtière canadienne sous le feu des projecteurs sur la scène internationale. En février et en mars, Vancouver accueille les Jeux olympiques et paralympiques de 2010. Pendant que les Canadiens et le monde ont les yeux rivés sur les événements sportifs olympiques, la Garde côtière travaille en coulisse avec nos partenaires en sécurité et en renseignement afin de s'assurer de la sécurité des Jeux. Le personnel et les navires de la région Pacifique apportent non seulement une aide sur l'eau, mais aussi leur savoir faire. Nos capteurs de poursuite de navires, comme le RADAR, le *Système d'identification et de localisation à longue portée des navires* (SILLPN) et le *Système d'identification automatique* servent à nos partenaires en sécurité afin de faire mieux connaître le domaine maritime autour du site olympique et des côtes canadiennes. Les membres du personnel de la Garde côtière sont également tous installés au *Centre des opérations maritimes des Jeux olympiques* (COMJO), chapeauté par la Gendarmerie royale du Canada, ce qui permet d'assurer une communication et une liaison permanente avec les opérations sur l'eau. À l'administration centrale, la GCC ainsi que Pêches et Océans Canada ont mis sur pied un *Centre de soutien olympique* coordonné par Pêches et Océans (SOCPO), ouvert 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans le but de renforcer le flux d'information entre les régions et les cadres supérieurs.

En mars, puis à nouveau en septembre, ce sera au tour du Canada d'accueillir le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord. Une fois encore, la région Pacifique ainsi que les Affaires publiques et relations internationales de la GCC à l'administration centrale organiseront avec zèle cet événement. Le forum accueille des représentants des États-Unis, de la Russie, de la Corée du Sud, de la Chine et du Japon dans l'optique de débattre de questions sur la garde côtière qui présentent un intérêt commun pour les différentes organisations. L'événement est une occasion unique pour ces six nations de travailler ensemble afin d'assurer la sécurité de l'océan Pacifique Nord.

Il s'agit simplement de deux exemples d'une longue liste d'événements et d'initiatives qui devraient avoir lieu cette année; en effet, 2010 sera également riche en occasions pour la Garde côtière de montrer son engagement à servir le Canada et les Canadiens. L'une de ces occasions consistera en la mise sur pied du SILLPN.

Comme il est fait mention dans le numéro précédent d'*Écho*, on a mis à l'essai le SILLPN à bord de brise-glace de la GCC au cours de la période où l'on mène des opérations dans l'Arctique. Les résultats des essais se sont avérés excellents: nous avons réussi à suivre nos brise glace jusqu'au 85^{ième} degré de latitude au nord, ce qui prouve que le système est un outil viable de localisation des navires dans l'Arctique. Le SILLPN sera sans aucun doute un système essentiel pour assurer la sécurité des trois côtes canadiennes.

J'attends avec impatience de vous informer de d'autres événements et projets intéressants dans les prochains numéros d'*Écho*.

Écho

Écho est diponible sur le site intranet de GCC au: http://ccg-gcc.ncr.dfo-mpo.gc.ca/echo/main_f.htm

Rédacteurs:
Cathy Barratt / Martin Beaupré

Publié par:
Services de gestion intégrée des affaires
Garde côtière canadienne
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Collaborateurs:
Sandra Cunningham
Rob Graham
Phillip Jennex
Geneviève Laflamme
Carol Launderville
John A MacIntyre
Charles Maginley
John Redican
David Tinley
Abe VanOeveren

Qui fait quoi?

SGIA – Le ciment qui unit

par Catherine Barratt

Il arrive souvent, dans les grandes organisations, qu'un secteur d'activités soit plus difficile à décrire que les autres. À la Garde côtière, ce secteur est assurément les Services de gestion intégrée des affaires (SGIA).

À titre d'organisme de service spécial relevant du MPO, la Garde côtière profite d'une grande gamme de services internes du Ministère. Certains de ces services répondent aux besoins de l'organisme, d'autres non. Dans ces derniers cas, un ajustement est effectué par les SGIA.

Les SGIA fournissent des services qui dépassent ceux du MPO. De fait, un examen attentif de leur appellation donne une idée de leur rôle: conseils *intégrés* sur les processus et les pratiques de gestion des affaires.

Même si tous les autres secteurs de la Garde côtière (Flotte, Services maritimes, Services techniques intégrés et Grands projets de l'État) fonctionnent de façon indépendante, certaines initiatives de l'organisme exigent une cohésion entre certains de ces secteurs. Dans ces occasions, les SGIA établissent les ponts qui intègrent et harmonisent les contributions des parties concernées.

Les SGIA fournissent différents services intégrés, tant sur les plans national que régional. Contrairement aux autres secteurs d'activités de la Garde côtière, où le mandat exige que le personnel responsable d'un programme en possède une connaissance approfondie, les employés des SGIA doivent avoir une compréhension générale, mais pas nécessairement approfondie, de l'ensemble des activités de l'organisme, de la relation entre ces activités, des priorités du gouvernement et des tendances dans l'industrie. Il s'agit là d'une exigence fondamentale de la contribution efficace des SGIA aux objectifs d'affaires de la Garde côtière.

C'est en cela que réside le défi. «L'une des plus grandes difficultés aux SGIA consiste à essayer de suivre les changements dans les priorités du Ministère et du gouvernement», dit l'agent principal en matière de politiques de la Gestion des affaires stratégiques (une division des SGIA), David Tinley. S'attendre à l'inattendu, tout en essayant d'uniformiser à l'échelle nationale l'information obtenue de tous les secteurs de la Garde côtière est souvent très difficile.»

Le type de travail accompli par les SGIA englobe une vaste gamme de disciplines:

- analyse stratégique;
- planification et rapports stratégiques, parlementaires et d'affaires;
- fonction de secrétariat aux conseils consultatifs;
- allocation de budgets et surveillance de la situation financière;
- rôle de secrétariat pour le Conseil de gestion des investissements;
- planification des ressources humaines;
- développement du personnel;
- gestion de l'information et du site Web;
- communications internes stratégiques;
- publications internes;
- activités intégrées à l'échelle internationale, dont planification d'événements;
- gestion et protocole relatifs aux visiteurs étrangers.

Dans ce numéro

Le coin du sous-commissaire 2

Qui fait quoi? 3

Photos à l'affiche 6

Nos régions 7

Scott Biggin (gauche) et Jamie Robertson (droite) du groupe de perfectionnement de la main-d'œuvre et des stratégies d'information aux SGIA, examinent le plan stratégique des ressources humaines de la Garde côtière, qui représente un des principaux produits livrables de la direction.

Coup d'œil sur les Services techniques intégrés

par Geneviève Laflamme

La plupart d'entre nous avons déjà effectué l'entretien de nos biens, tels que la maison, le véhicule et les bicyclettes. Vous êtes-vous déjà demandé qui prend soin des biens de la Garde côtière canadienne? La réponse: les professionnels des Services techniques intégrés.

Les Services techniques intégrés (STI) sont une équipe nationale de professionnels qui fournissent des solutions techniques de qualité. Ils comprennent des gens de métier, des techniciens, des technologues, des électriciens, des ingénieurs, des gestionnaires et du personnel de soutien provenant de l'administration centrale et des cinq régions de la Garde côtière canadienne (GCC).

Responsables des 5 milliards $ de biens matériels gérés par la GCC, les STI entretiennent la flotte de navires, une multitude de petits bateaux et de véhicules de la Garde côtière, des sites de communication à terre (notamment des tours et de l'équipement radio), des systèmes de navigation tels que le système de positionnement global (GPS) différentiel, des balises, des bouées, des radars et d'autres systèmes de surveillance ainsi que diverses applications et systèmes informatiques.

Les STI s'acquittent de cette tâche au moyen d'une gestion de cycle de vie composée de quatre phases, soit la conception, l'acquisition, la période de service et l'élimination ainsi que de l'élaboration des plans, des processus et des procédures d'exploitation dont son personnel a besoin pour fournir des services techniques, d'ingénierie et de logistique.

La Garde côtière compte sur les nombreux professionnels des STI, qui sont des experts dans leurs domaines respectifs, pour faire fonctionner l'équipement qu'il lui faut pour exécuter ses programmes et fournir ses services.

Le spécialiste des installations extérieures des STI, région du Pacifique, Abe VanOeveren, est l'un de ces professionnels. «Je suis gréeur depuis mes trente années de carrière à la Garde côtière, précise-t-il. Mon travail consiste à superviser l'installation et l'entretien de mâts, de tours et de systèmes d'antennes aux phares gardés et aux sites de communication à très haute fréquence (VHF) dans la région du Pacifique ainsi que de différents autres systèmes et équipements, tant à terre qu'à bord de nos navires.»

Les STI constituent une fonction intégrante de la Garde côtière. À ce titre, ils ont eux-mêmes leur part de défis. Suivre la technologie émergente et en constante évolution n'est jamais facile. De plus, tout comme le personnel en mer, les employés des STI sont à la merci du climat et du terrain.

À l'instar de plusieurs des employés de la Garde côtière, le personnel des STI est également à la merci de la météo. On peut voir ici le spécialiste des installations extérieures Jesse Lawson de la région du Pacifique, en train d'installer une antenne-grille de 900 MHz par une journée d'hiver où la neige et le vent ne lui laissent aucun répit.

«On sous-estime souvent à quel point la rudesse du climat et de la côte est dure physiquement et mentalement pour nos employés, dit Abe. Cela prend beaucoup de temps pour acquérir la force de caractère et physique nécessaire pour faire un bon travail.»

Les professionnels des STI travaillent également à bord de nos navires. L'officier électricien de la région de Terre-Neuve et Labrador, Terry Hunt, tente ici de détecter la source des parasites dans le système électrique de l'un de nos navires.

Grands projets de l'État – Retour de la construction navale à la Garde côtière

par Geneviève Laflamme

«Voilà plus de 20 ans que la Garde côtière a construit le dernier navire d'envergure», dit le gestionnaire de projet des navires de patrouille semi-hauturiers, Rob Graham, qui travaille à la Direction des grands projets de l'État (GPÉ). Ce sont là des moments captivants pour l'organisme et les grands projets de l'État en sont la raison principale.»

Rob fait référence ici à la mise sur pied de la direction chargée de gérer plusieurs des projets de construction navale que le gouvernement fédéral a approuvés au cours des dernières années. Un grand projet de l'État est un projet dont la valeur excède 100 millions $ et que le Conseil du Trésor juge très risqué. La Garde côtière a donc considéré que la mise sur pied d'une direction générale consacrée uniquement à leur réalisation était importante puisque plusieurs nouveaux navires répondent à ce critère et que les fonds publics en jeu sont vraiment considérables.

Le but premier de la Direction des GPÉ consiste à surveiller la conception, la construction et la livraison des grands navires prévus dans le plan pluriannuel de renouvellement de la flotte.
À l'heure actuelle, la Direction des GPÉ travaille à l'acquisition des navires de patrouille semi-hauturiers, des navires hauturiers de sciences halieutiques, des navires hauturiers de sciences océanographiques, des embarcations à moteur de recherche et de sauvetage de 47 pieds ainsi que du brise-glace polaire.

Même si la Direction des GPÉ n'a pas de pendant régional, le personnel de l'administration centrale collabore de très près avec le personnel dans les régions où seront déployés ces navires. «Pour construire un navire, il faut compter sur la participation de bien des gens», explique Rob. Vous devez pouvoir compter sur la Flotte puisque ce sont eux qui l'utilisera et sur les Services techniques intégrés puisque ce sont eux qui en assureront l'entretien.» La Direction des GPÉ compte également sur la contribution des clients comme la Gendarmerie royale du Canada et Pêches et Océans Canada ainsi que d'autres, comme Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et les chantiers navals afin d'assurer un produit de qualité.

«Les navires présentement en construction devront servir pendant près de 30 ans, de sorte que chaque décision compte. Je suis très conscient du fait que les décisions que nous prenons aujourd'hui dans le confort de nos bureaux sur la terre ferme, ici à l'administration centrale, auront longtemps une influence directe sur les matelots qui travaillent dans des conditions passablement difficiles», dit Rob. Le temps est venu de faire correctement les choses parce que ces navires feront partie de notre flotte pendant bien des années. Il est important qu'ils répondent à nos besoins.»

À l'instar des autres emplois au sein de la Garde côtière canadienne, le travail dans le cadre des GPÉ présente ses propres défis, dont l'un des plus ardus concerne l'impressionnante paperasserie, la bureaucratie et les processus interminables qui entourent la construction d'un nouveau navire.

Cependant, comme l'a dit le gestionnaire du projet des navires hauturiers de sciences océanographiques, John Redican: «Il est important de connaître et de s'entourer de gens motivés par ce genre de travail. Je suis béni d'avoir pu travailler avec cette catégorie de gens tout au long de ma carrière.»

Ici, on aperçoit l'Ingénieur de projet, Chris Regan (droite), de la Direction de GPÉ qui effectue des travaux d'entretien de routine en compagnie d'un des membres d'équipage du NGCC *Louis S. St-Laurent*, **tout en se familiarisant avec les défis que doit relever le personnel de bord.**

La visite du Collège de la Garde côtière canadienne au camp pour brûlés de la région de l'Atlantique fut un grand succès

L'été dernier, des collègues du Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) ont assisté à la dernière journée du camp pour brûlés de la région de l'Atlantique sur l'Île du Cap-Breton. Chaque année, ce camp accueille des enfants de 6 à 17 ans qui ont subi des blessures par brûlures et qui proviennent de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que de Terre-Neuve et du Labrador. Le NGCC *Cape Percé* et son équipage, composé de Wade Hawkins, David Salt, David Blythe et Phillip Jennex, étaient sur les lieux afin d'offrir une randonnée à bord du navire pour ensuite se rendre jusqu'au pont de l'Île Seal. Chaque campeur s'est vu offrir l'occasion de prendre la barre. Lors d'une réception et d'un goûter qui ont suivi, tous les gens présents au camp ont chaleureusement applaudi l'équipage du *Cape Percé* pour le remercier. «C'était vraiment gênant», de dire Philip Jennex. On nous a traités comme si nous étions des gens très spéciaux, alors qu'en réalité, ce sont les campeurs et les volontaires du camp qui ont été vraiment exceptionnels et qui méritent notre reconnaissance. Notre rencontre avec ces jeunes fut, pour nous tous, une expérience remplie d'humilité.» De gauche à droite: les campeurs Kyle Hynes, Brandon Bixby et Patrick Young, en compagnie de Phillip Jennex du CGCC. (Photo: Richard Foote, municipalité régionale du Cap-Breton)

La Cloche du centenaire de la marine

Les étincelles volent de toutes parts, alors que l'on coule une nouvelle cloche de navire dans l'établissement des mécaniciens à terre de la marine à Esquimalt, C.-B., le 30 septembre. La Cloche du centenaire sera présentée au peuple canadien à la Colline du Parlement à Ottawa le 4 mai, dans le cadre des célébrations du centenaire de la marine. La Garde côtière y participera pour souligner le rôle qu'ont joué les navires civils du gouvernement que la marine avait réquisitionnés au cours des deux guerres mondiales. Surveillez les détails dans le numéro d'*Écho* qui doit paraître cet été.

La GCC escorte la flamme olympique à Kingston

Kingston Ontario – Le capitaine Wade Buell et son équipage à bord du NGCC *Cape Hearne*, servant d'escorte de sécurité pour la flamme olympique le 15 décembre. Tim Irwin, porteur du flambeau qui a participé aux compétitions pour le Canada lors des Olympiques de 1968, a transporté le flambeau à bord d'un voilier. La Garde côtière et le porteur du flambeau ont alors été salués par une foule impressionnante d'adeptes des Olympiques, d'amis, de membres de leur famille et d'autres marins.

Le Canada prêt a accueillir le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord

par Josee Landry

FGCPN – Qu'est-ce que c'est?
Le Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN) a été établi en 2000 par les gardes côtières du Japon, de la Corée, de la Russie et des États-Unis comme moyen pour favoriser la coopération multilatérale par le partage de renseignements et l'établissement de meilleures pratiques dans l'océan Pacifique Nord. Le Canada et la Chine ont, depuis, joint les rangs du FGCPN. La Garde côtière canadienne dirige une équipe pluriministérielle qui inclut des représentants de Pêches et Océans Canada, la Gendarmerie royale du Canada et Transports Canada.

Les secteurs d'intervention du FGCPN incluent :

- la sécurité maritime;
- la vigilance dans le domaine maritime;
- le trafic de stupéfiants;
- la migration illégale;
- l'application de la législation sur les pêches;
- les opérations combinées.

Les efforts coordonnés des membres visent à garder les eaux du Pacifique Nord sûres et navigables, permettant à la communauté maritime de jouir d'un milieu pacifique, accessible et propre. De plus, les membres du Forum protègent les pêcheries de la région par des activités d'application de la législation sur les pêches et la surveillance des activités de pêche illégale, non réglementée et non déclarée.

L'exercice maritime - *Pacific Unity* - **qui a eu lieu l'été dernier à Port Angeles (État de Washington) avait pour but de démontrer la capacité des membres de travailler ensemble dans le contexte de la réponse à une catastrophe naturelle majeure. Les navires NGCC** *Provo Wallis* **et NGCC** *Siyay* **ont participé à cette entreprise internationale.**

Réunions du FGCPN
Les membres du Forum se rencontrent deux fois par année. Des groupes de travail composés d'experts de chaque pays membre se rencontrent en mars pour développer des opérations, des plans et des initiatives multilatérales. Le Sommet de septembre permet aux chefs des organisations et aux experts de discuter et d'approuver les propositions issues de la réunion des experts.

Réalisations du FGCPN
Voici les principales réalisations du FGCPN depuis sa création, il y a dix ans :

- des exercices d'entrainement sur maquette et en mer, en réponse à des scénarios d'aide aux sinistrés, de recherche et de sauvetage, d'arraisonnements de sécurité maritime et de pêche illégale;
- des patrouilles pour lutter contre la pêche illégale;
- le développement de protocoles de communication communs pour prendre des mesures à l'égard des «navires d'intérêt particulier»;
- la création d'un système d'échange d'information;
- l'échange de renseignements sur le trafic de stupéfiants et les migrants clandestins.

FGCPN 2010
Chaque année, la responsabilité d'accueillir les réunions passe d'un pays à l'autre. Le Canada accueillera la réunion des experts à Victoria du 22 au 26 mars et le Sommet se tiendra à Vancouver du 13 au 17 septembre.

Les membres de l'équipe canadienne, dirigée par la Garde côtière, feront la promotion et valoriseront le Canada, la Colombie-Britannique et la Garde côtière canadienne auprès des membres étrangers de la communauté maritime.

Des forums des gardes côtières régionales, comme le FGCPN, font leur apparition autour du monde, ce qui témoigne de la perception grandissante du fait que nous avons tous intérêt à conserver un environnement maritime sécuritaire et durable et que nos efforts collectifs pour l'atteinte de cet objectif consistent en une approche efficace.

Un navire de rêve! Construisez-le et vous le verrez de vos yeux!

par Martin Beaupré

suite de la page 1

Ce Vancouvérois est depuis longtemps un véritable admirateur du NGCC *Amundsen*. Il en a suivi de près ses exploits. Il connaît l'historique du navire, ses dimensions, l'équipement que l'on trouve à son bord et tout ce que l'on peut savoir à son sujet. En fait, Kevin est si passionné par l'*Amundsen* qu'il a créé un modèle à échelle réduit de ce navire. Ce modèle est évidemment capable de naviguer puisqu'il est doté d'un moteur et d'un gouvernail, sans compter qu'il peut briser l'équivalent de 87 cm de glace, si l'on se base sur la taille de cette reproduction.

«La passion que Kevin nourrit à l'endroit du NGCC *Amundsen* est simplement étonnante», dit l'analyste en gestion de la flotte à l'administration centrale de la Flotte, Sandra Cunningham. «J'ai vraiment cru avoir affaire à un membre retraité de la Garde côtière lorsque nous avons commencé à échanger des courriels. Ce n'est qu'une année plus tard que j'ai réalisé qu'il s'agissait d'un étudiant du secondaire!»

Sandra est la personne-ressource de Kevin au sein de la Garde côtière depuis presque deux ans. Au départ, Kevin a communiqué avec l'organisme pour obtenir les devis et les plans de l'*Amundsen* afin de faciliter la construction de son modèle. Il était cependant loin de se douter que Sandra avait des plans bien plus élaborés pour lui.

L'été dernier, Kevin a communiqué avec Sandra pour l'aviser qu'il avait découvert que l'*Amundsen* devait venir à Victoria (C.-B.) et qu'il prévoyait se rendre sur place pour assister à l'arrivée du navire. «Sachant cela, dit Sandra, j'ai décidé de voir s'il était possible d'organiser pour Kevin une visite personnelle et lui permettre possiblement de monter à bord. J'ignorais si cela allait fonctionner, mais Kevin était si passionné par l'*Amundsen* qu'il fallait que je tente le coup! Grâce à des collègues de l'administration centrale des régions du Québec et du Pacifique, nous avons pu organiser une visite pour Kevin.»

C'était la Fête du Canada. Kevin a forcé ses parents à quitter la chambre d'hôtel à 4h pour assister à l'arrivée de l'*Amundsen* qui, selon Kevin, laissait échapper un énorme panache de fumée!.

«C'était très impressionnant à voir en personne après m'être contenté de photos et de dessins pendant si longtemps», s'est exclamé Kevin.

Sous les bons soins du surintendant des activités opérationnelles dans la région du Pacifique, Greg Locke et du commandant du NGCC *Amundsen*, le capitaine Stéphane Julien, on a fait visiter la base et le navire à Kevin. «J'étais excité de pouvoir me trouver aux côtés de l'*Amundsen*, mais encore plus de monter à son bord», dit Kevin. Alors que nous visitions le pont, je devais presque me pincer. Le capitaine Julien a pris le temps de me faire visiter les moindres recoins du navire et j'en ai alors profité pour prendre des photos au moins à toutes les 30 secondes.»

«La visite de la base de Victoria et de l'*Amundsen* a été formidable, écrit Kevin dans un courriel. Je vous suis tellement reconnaissant que cette activité ait été organisée pour moi! Je ne peux vous remercier assez de m'avoir permis de vivre une expérience aussi fantastique et de m'avoir aidé à obtenir la permission de monter à bord. Merci!»

Le commandant Stéphane Julien (gauche) et Greg Locke (droite) ont accompagné Kevin (centre) à l'occasion de sa visite à bord du NGCC *Amundsen*.

La Ministre en visite dans la région du Québec

par Stéphanie Lapointe

L'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans, a procédé avec fierté à l'inauguration du nouveau véhicule à coussins d'air de la Garde côtière canadienne, le NGCC *Mamilossa*, le 30 juillet à la base de Trois-Rivières.

C'est sous un soleil splendide que la centaine d'invités présents ont eu la chance d'assister à la bénédiction de l'aéroglisseur et à une cérémonie de purification selon la tradition abénakise. Ils ont également eu l'opportunité de monter à bord de l'aéroglisseur et de faire une courte sortie sur le fleuve. La marraine du NGCC *Mamilossa* , Claudette Petitpas, s'est dite extrêmement honorée de procéder à l'inauguration officielle et de pouvoir briser la traditionnelle bouteille de champagne. Depuis plus de 30 ans, Mme Petitpas est bénévole au sein de la Garde côtière auxiliaire canadienne et donne de son temps aux Escadrilles canadiennes de plaisance.

Le NGCC *Mamilossa* est un aéroglisseur lourd, puissant et amphibie qui sera utilisé pour le déglaçage des rivières et des endroits difficilement accessibles aux brise-glace conventionnels.
Il jouera ainsi un rôle essentiel dans la prévention des inondations.
Il sera également utilisé comme baliseur et participera régulièrement à des missions de recherche et de sauvetage ou à des interventions environnementales. Basé à Trois-Rivières, le *Mamilossa* pourra être déployé rapidement sur tout le territoire québécois de la Garde côtière canadienne.

Consultez la fiche technique de l'aéroglisseur en visitant: www.marinfo.gc.ca/fr/flotte/mamilossa.asp

Inauguration du NGCC *Mamilossa*. Rangée du haut, de gauche à droite: le sous-commissaire, René Grenier, le commissaire adjoint, région du Québec, Marc Demonceaux, le commandant responsable de la base des aéroglisseurs de Trois-Rivières, Luc Lavoie. 1ère rangée, de gauche à droite: la marraine du *Mamilossa*, Claudette Petitpas, l'honorable Gail Shea, ministre des Pêches et des Océans et le commissaire George Da Pont, .

La GCC accroît la protection de l'environnement dans le Nord canadien

par Carol Launderville

Les conteneurs sont immenses et il y en a 59 qui pèsent jusqu'à 4 500 kg chacun. La tâche qui attend l'équipe d'intervention environnementale (IE) de la région du Centre et de l'Arctique (C et A) de la Garde côtière est toute aussi titanesque, alors que celle-ci doit acheminer l'équipement de lutte contre la pollution marine aux communautés éloignées dans le Nord canadien en cas de déversement de pétrole.

La stratégie d'IE de la Garde côtière est plus importante que jamais en raison de l'intensification des activités pétrolières, gazières et minières dans le Nord ainsi que du trafic accru des navires. Cette intensification s'accompagne d'une augmentation des risques, alors que les enjeux sont peut-être plus importants dans l'Arctique que n'importe où ailleurs sur la planète. «Le transfert du carburant a toujours représenté un risque plus élevé d'incidents, alors qu'un naufrage catastrophique – même si celui-ci est moins probable – pourrait entrainer des impacts bien plus graves», dit le surintendant du programme d'IE dans la région du C et A, Larry Trigatti.

En 2007, dans le cadre de la nouvelle Stratégie nationale de l'eau, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de cinq ans destiné aux différentes initiatives visant à protéger les environnements marins fragiles, à contrer la pollution et à consolider les mesures préventives. La Garde côtière canadienne s'est ainsi vue confier la tâche qui consiste à identifier les zones à risque élevé dans l'Arctique et à faire l'achat d'équipement et de systèmes d'intervention appropriés afin d'être fins prêts à intervenir en cas de déversement de pétrole.

Personnel d'intervention environnementale à Prescott dans la zone d'emballage des conteneurs communautaires pour l'Arctique. De gauche à droite: Heinz Stucke, Tom Wert, Mark Jones et Darren Dobson.

«L'équipe d'IE de notre région a identifié, dans l'Arctique, des zones à risque élevé où les déversements de pétrole sont plus susceptibles de se produire, dit le directeur des Services maritimes dans la région du C et A, Garry Linsey. Dans le cadre de notre planification continue de la région, notre personnel d'IE, de concert avec les organismes locaux qui possèdent les connaissances et l'expertise nécessaires, tel Environnement Canada, ont identifié non seulement les zones à probabilité élevée, mais également les ressources locales à risque. Ces efforts ont permis d'élaborer une approche d'intervention mieux adaptée en cas de déversement, compte tenu des événements moins fréquents, mais dont la probabilité est plus élevée.»

De Tuktoyaktuk à Iqaluit et de Resolute à Churchill, deux douzaines de communautés recevront les conteneurs communautaires conçus pour l'Arctique. Les 59 conteneurs d'acier (à l'épreuve des ours polaires) sont munis chacun de systèmes de lutte contre la pollution adaptés aux besoins de chaque communauté. Il s'agit là d'une amélioration incroyable par rapport aux anciens équipements de lutte contre les déversements, dont le nombre s'élevait à peine à dix. Ce sont les employés d'IE en poste à la base de la Garde côtière à Prescott qui se sont occupés de commander et d'assembler le contenu (plus de 48 par conteneur) comprenant 1 000 pieds d'estacade et d'accessoires, des ensembles de rinçage sur la plage et sur le rivage, de petites embarcations et des moteurs hors-bord ainsi que des remorques, pour n'en nommer que quelques-uns.

La prochaine étape majeure consiste à acheminer les conteneurs à la grandeur de l'Arctique, ce qui se fera par avion et par transport maritime. Alors que ces trousses sont adaptées aux conditions locales, la Garde côtière reste déterminée à assurer la mise en place d'une capacité à plus grande échelle. Elle est d'ailleurs présentement en train de planifier le prochain exercice majeur et la formation en cas de déversement dans les eaux arctiques.

Les responsables du programme d'IE dirigeront un volet secondaire de l'*opération Nanook* du ministère de la Défense nationale qui se déroulera à Resolute au Nunavut et dans les environs au cours du mois d'août.

Un pêcheur intentionné et la GCC contribuent à sauver un spécimen d'une espèce en péril

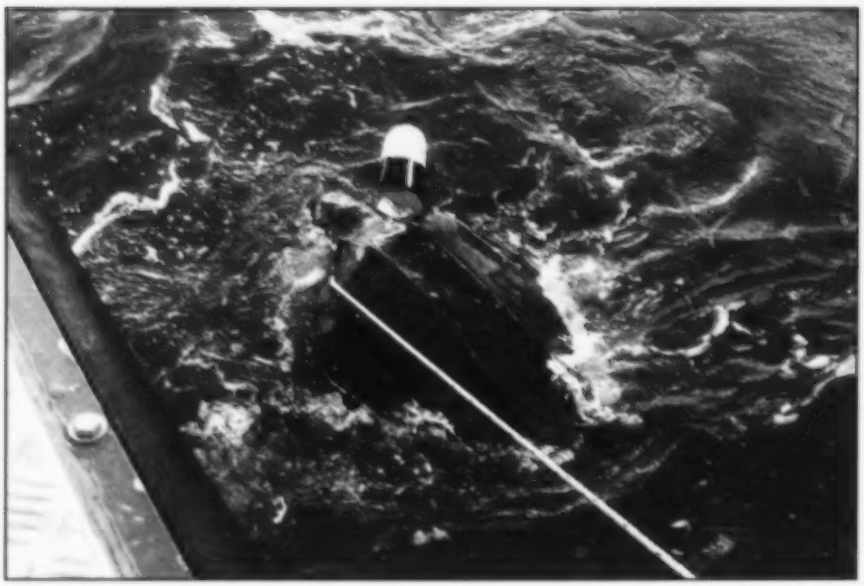
par Martin Beaupré

Par une journée d'octobre comme toutes les autres à Port Hood en Nouvelle-Écosse, l'agent des pêches dans la région du Golfe, John MacIntyre, était assis à son bureau lorsqu'il a reçu un appel de Chris Basker d'Inverness, qui avait une histoire intéressante à lui raconter.

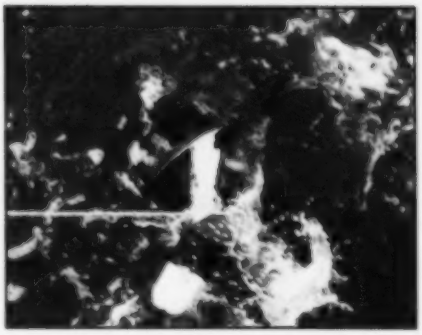
M. Basker, un entrepreneur local qui pratique la pêche sportive, a remarqué, relativement près du rivage, la présence de deux bouées qui disparaissaient parfois sous la surface de l'eau. Il mentionne alors que ces bouées n'étaient visibles que depuis ces derniers jours, après que des vents puissants aient balayé la région. M. Basker a alors déclaré qu'il n'y avait probablement pas de raison de s'en faire, mais que quelque chose était peut-être retenu par ces bouées. Cependant, il souhaitait tout de même en faire rapport, juste au cas où. John a remercié M. Basker, en l'assurant qu'il allait y voir de plus près.

Sachant que le NGCC *Pointe Caveau* se trouvait dans la région de Port Hood, John a communiqué avec le navire pour lui demander d'intervenir. Près d'une heure plus tard, le *Pointe Caveau* est arrivé près de la côte d'Inverness, alors que John et M. Basker étaient sur le rivage, de façon à voir les bouées. Le capitaine du *Pointe Caveau*, Bill Hardy, a tôt fait de déclarer qu'une tortue luth était enchevêtrée dans les cordages de la bouée.

La tortue luth est la plus gigantesque de toutes les tortues de mer vivantes. On peut facilement la distinguer des autres tortues de mer actuelles parce qu'elle est dépourvue de carapace osseuse. Elle est plutôt recouverte d'une peau semblable au cuir. Les tortues adultes atteignent une longueur d'un à deux mètres et leur poids se situe entre 200 et 700 kg. Malgré leur taille impressionnante, ces tortues présentent un risque considérable d'extinction. Il en reste 115 000, si l'on se base sur les estimations qui remontent à 1980.



On peut apercevoir ici la tortue luth en train de nager après d'être prise dans les câbles des bouées avoisinantes.



La tortue luth s'est sortie sans le moindre mal de sa dure épreuve, à l'exception d'une éraflure minime que le câble a laissée sur son dos.

Ce qui est étrange, c'est que la tortue luth n'a jamais appris à nager à reculons, ce qui lui rend la tâche difficile lorsqu'elle croise des filets et des lignes de pêche dans l'océan puisqu'il lui est pratiquement impossible de s'en échapper.

Cette tortue a donc été libérée grâce aux efforts de Bill et de son équipe, soit Sandy Dupont et Dave Saulnier, qui ont pris grand soin de sectionner les lignes emmêlées sans blesser l'animal. Après avoir coupé les lignes, la tortue est partie sans présenter de blessure apparente.

Grâce à l'équipage dévoué du NGCC *Pointe Caveau*, John et un pêcheur intentionné, un spécimen d'une espèce gravement en péril a pu être sauvé. Pour ces gens, chaque animal ainsi rescapé revêt énormément d'importance.

Naissance d'un «petit lion» à bord du NGCC *Cape Edensaw*

par Martin Beaupré

Un jour de fin d'octobre, Uwe Schiek et Nalia Barkman attendaient impatiemment la naissance de leur fils dans leur demeure de l'île Lasqueti, située dans le détroit de Georgia, aux larges de l'île de Vancouver. Plus d'une semaine devait encore s'écouler avant le grand jour, mais les parents prévoyaient se rendre d'avance à l'hôpital de Parksville.

Le hasard a voulu que les contractions de Mme Barkman commencent au moment où aucun traversier n'était disponible pendant deux jours. Minuit ayant déjà sonné, les futurs parents angoissés n'ont eu d'autre choix que de demander l'aide de la Garde côtière. Le NGCC *Cape Edensaw* a été dépêché à l'île Lasqueti pour amener le couple à l'hôpital. Cependant, le bébé ne l'entendait pas de cette façon et souhaitait faire une entrée précipitée dans le monde.

Heureusement, la future mère a été soutenue par l'équipage durant le trajet. Ce n'est qu'après l'arrivée du navire à la station de French Creek que la sage femme du couple, Zoe Cope, a pu monter à bord et prendre la relève. L'équipage du *Cape Edensaw* a alors assisté Mme Cope, a fait bouillir l'eau et a fourni les serviettes. Mme Barkman a donné naissance à un garçon de cinq livres et demie en bonne santé.

«Dieu merci, ça s'est passé tout en douceur et rapidement», a dit Mme Barkman. La nouvelle maman est reconnaissante du fait que la sage-femme ait été en mesure d'intervenir dès l'accostage du navire. «Elle était vraiment au bon endroit au bon moment», a-t-elle ajouté.

Le couple avait déjà choisi d'appeler le garçon Ari, qui signifie «petit lion» en hébreu, mais avait décidé d'attendre de le voir avant de choisir ses autres prénoms. Étant donné les circonstances de la naissance de l'enfant, les fiers parents ont décidé de le nommer Ari Edan Shaw Schiek, en référence au lieu où il a vu le jour.

M. Schiek a appris que le nom du navire, *Cape Edensaw*, a été donné en l'honneur de Charles Edenshaw (aussi épelé Edensaw), chef et artiste autochtone né à Skidegate, dans les îles de la Reine-Charlotte en Colombie Britannique. Edensaw doit peut-être plus sa renommée à ses nombreuses sculptures en bois et à ses autres œuvres commandées que l'on trouve maintenant dans plusieurs musées de la région.

«Je suis heureuse de rendre ainsi hommage à la Garde côtière, a dit Mme Barkman. Je suis vraiment reconnaissante de l'excellent travail qu'on a fait pour moi.»
Peu après la naissance, la famille Schiek s'est rendue à la station de French Creek pour remercier dûment l'équipage du *Cape Edensaw* et lui présenter le nouveau-né.

L'équipage envisage maintenant d'inscrire le nom d'Ari sur la cloche du *Cape Edensaw*, selon la tradition qui a cours dans la marine lorsqu'un bébé naît à bord d'un bateau. «C'est tout un honneur que cet enfant porte le nom de l'un de nos navires», a dit l'agent responsable de la station située près de Parksville, Cam Murray. Ça a été un grand plaisir de voir le bébé. C'est un beau petit bonhomme.»

La famille a rencontré les membres d'équipage cette semaine pour les remercier. Il s'agit, de gauche à droite, de Cam Murray, Rhys Clark, Ray Lapinski et Morgan Hughes. Sur le quai : L'auxiliaire médicale Angie Trice, le père Uwe Schiek, la mère Nalia Barkman, Ari Edan Shaw Schiek et la sage-femme Zoe Cope. Photo de Gordon LaFleur, photo de famille à l'attention du *Victoria Times*